

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA
Bellaria-Rimini-Riccione-Misano

Richiesta di Proroga di validità del DEC VIA 54 del 20/03/2013

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTISTI:

Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da:

TECNE Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A - *Mandataria*
SITECO srl
VdP srl
STUDIO TI srl

IL PROGETTISTA

Ing. Alessandro Frascari
Ord. Ingg. Bologna N.7115

IL GEOLOGO

Dott. Cocetti
ORD. GEOL. RER N.455/A

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Ing. Wainer Gianaroli
Ord. Ingg. Modena N.2896

VISTO ANAS

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Ing. Angela Maria Carbone

STUDIO DI TRAFFICO

| CODICE PROGETTO | | | NOME FILE | | | REVISIONE | SCALA: | | |
|-----------------|-------------|----------|-------------------------|---------|---------------|-----------|--------|---|---|
| PROGETTO | LIV. PROG. | N. PROG. | T00_EG00_GEN_RE01_A.dwg | | | | | | |
| DP | B031 | D 2201 | CODICE ELAB. | T00 | EG00 | GEN | RE01 | A | - |
| C | | | | | | | | | |
| B | | | | | | | | | |
| A | EMISSIONE | | | | FEBBRAIO 2023 | | | | |
| REV. | DESCRIZIONE | | DATA | REDATTO | VERIFICATO | APPROVATO | | | |

INDICE

| | |
|---|-----------|
| <u>Premessa</u> | 1 |
| <u>Sintesi dello studio</u> | 1 |
| <u>1 Progetto della Variante alla SS16</u> | 2 |
| <u>2 Domanda di mobilità del Corridoio Adriatico</u> | 5 |
| <u>2.1 Domanda di mobilità della SS16</u> | 5 |
| <u>2.2 Domanda di mobilità della A14</u> | 7 |
| <u>3 Metodologia dello studio trasportistico</u> | 10 |
| <u>3.1 Offerta di trasporto stradale</u> | 10 |
| <u>3.2 Matrici di domanda</u> | 11 |
| <u>3.3 Procedura di assegnazione</u> | 14 |
| <u>4 Previsioni di traffico della Variante</u> | 15 |
| <u>4.1 Evoluzione della domanda di mobilità</u> | 15 |
| <u>4.2 Quadro programmatico</u> | 16 |
| <u>4.3 Previsioni di traffico</u> | 17 |

Premessa

Il presente documento descrive la metodologia ed i risultati dello studio finalizzato all'analisi trasportistica del nuovo collegamento denominato "Variante alla SS.16 Adriatica".

Lo studio si è posto l'obiettivo di valutare il traffico atteso lungo il progetto e gli svincoli di connessione, fornire gli elementi utili ai fini della valutazione della funzionalità dell'opera.

Sintesi dello studio

La Variante alla SS16 Adriatica si estende nella tratta compresa tra la Igea Marina e Misano. Si tratta di una nuova infrastruttura stradale di Tipo B, con due corsie di marcia per direzione e 10 svincoli di raccordo con la rete ordinaria. La Variante ha lo scopo di potenziare il Corridoio Adriatico Nord – Sud suddividendo i flussi lungo i seguenti assi stradali:

- Autostrada A14 Bologna – Taranto: adeguata alla terza corsia della A14 tra la stazione di Rimini Nord e la stazione di Pedaso nelle Marche, gestisce la domanda di media e lunga percorrenza, di attraversamento e di scambio con il territorio riminese;
- Attuale tracciato della SS16: a servizio della mobilità di breve percorrenza e prevalentemente di natura locale;
- Variante SS16 finalizzata a gestire la domanda di scambio con il sistema autostradale e la componente locale di mobilità di medio raggio.

Le analisi trasportistiche sono state condotte mediante simulazioni di traffico che hanno evidenziato significativi volumi di domanda attesa lungo la Variante di progetto della SS16 Adriatica. Il traffico previsto si attesta, quale valore medio sull'intero itinerario di progetto, su 38.000 veicoli totali giornalieri nel giorno medio annuo (3% traffico pesante). La nuova Variante avrà funzione di complanare alla A14 e assorbirà una quota rilevante delle relazioni di scambio del bacino territoriale riminese.

Risulta significativo il ruolo che la Variante di progetto della SS16 Adriatica riveste nel decongestionamento dell'itinerario attuale della SS16: si attende che nel giorno medio annuo la Variante riduca il traffico mediamente del 20% nella tratta tra Via Tolémaide e Via Circonvallazione Ovest, del 30% nel tratto compreso tra Via Circonvallazione Ovest e la SS72 e del 20% a Sud di Rimini.

La riduzione del traffico nello scenario di progetto risulta significativa anche sulla A14, in particolare nella tratta tra Rimini Nord e Rimini Sud dove si attende un calo di veicoli totali giornalieri corrispondente al 25% del traffico del giorno medio annuo.

Infine, sulla SS9 Via Emilia è atteso un aumento dei flussi nello scenario progettuale in corrispondenza del nuovo svincolo, ed una diminuzione lungo la sezione radiale in ingresso a Rimini.

1 Progetto della Variante alla SS16

L'intervento di progetto consiste nella realizzazione di una Variante alla Strada Statale 16 come nuova infrastruttura a carreggiate separate ed intersezioni a livello differenziato, in complanare alla A14.

Considerando lo stato della progettazione e i tempi di costruzione, si ritiene realistico ipotizzare che l'intero progetto sarà operativo nel 2030.

Il presente studio riguarda la realizzazione del Variante alla SS16 Adriatica nella tratta compresa tra Igea Marina e Misano. Si tratta di una nuova infrastruttura stradale di Tipo B, con due corsie di marcia per direzione e 10 svincoli di raccordo con la rete ordinaria.

L'opera è prevista nel Piano dei Trasporti Regionali della Regione Emilia Romagna (PRIT 2025) con un tracciato complessivo che si estende da Bellaria a Misano ed è realizzabile anche per fasi successive. Il PRIT evidenzia che questo intervento, oltre a soddisfare la domanda prevista di trasporto, intende migliorare i livelli di funzionalità e di servizio dei percorsi di attraversamento della mobilità regionale di ampio raggio.

La Variante ha lo scopo di potenziare il Corridoio Adriatico Nord – Sud suddividendo i flussi lungo i seguenti assi stradali:

- Autostrada A14 Bologna – Taranto: adeguata alla terza corsia della A14 tra la stazione di Rimini Nord e la stazione di Pedaso nelle Marche, gestisce la domanda di media e lunga percorrenza, di attraversamento e di scambio con il territorio riminese;
- Attuale tracciato della SS16: a servizio della mobilità di breve percorrenza e prevalentemente di natura locale;
- Variante SS16 finalizzata a gestire la domanda di scambio con il sistema autostradale e la componente locale di mobilità di medio raggio.

Tabella: Lista degli svincoli della Variante alla SS16

| Svincolo | Progressiva |
|---------------------|-------------|
| SS16 Igea Marina | km 0 +000 |
| Rimini Nord | km 3+312 |
| SS9 Via Emilia | km 5+613 |
| Marecchiese | km 7+275 |
| Rimini Sud | km 12+532 |
| Rimini Miramare | km 15+632 |
| Riccione | km 21+747 |
| Villaggio Argentina | km 24+285 |
| Misano Autodromo | km 26+576 |
| Misano/Cattolica | km 27+779 |

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria – Rimini – Riccione – Misano

Figura: Tracciato del progetto della Variante alla SS16



VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria – Rimini – Riccione – Misano

Figura: Svincoli del progetto della Variante alla SS16 a nord di Rimini



Figura: Svincoli del progetto della Variante alla SS16 a Sud di Rimini



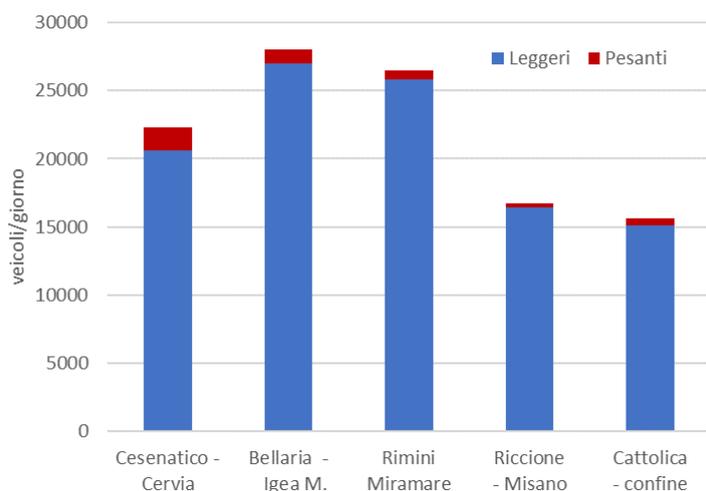
2 Domanda di mobilità del Corridoio Adriatico

2.1 Domanda di mobilità della SS16

Nell'area di studio, la SS16 Adriatica ha il ruolo di asse collettore e distributore della mobilità che si svolge lungo la direttrice costiera dell'Emilia-Romagna, da Cattolica a Ravenna. I volumi di traffico registrati nel giorno medio annuo del 2019 lungo la SS16 mostrano flussi più consistenti nelle tratte a nord di Rimini ed il seguente andamento:

- 22.300 veicoli/giorno tra Cesenatico e Cervia (8% di veicoli pesanti);
- 28.000 veicoli/giorno tra Bellaria e Igea Marina (4% di veicoli pesanti);
- 26.500 veicoli/giorno a Rimini Miramare (2% di veicoli pesanti);
- 16.800 veicoli/giorno tra Riccione e Misano (2% di veicoli pesanti);
- 15.700 veicoli/giorno tra Cattolica ed il confine regionale (3% di veicoli pesanti).

Figura: Traffico del giorno medio annuo 2019 lungo la SS16



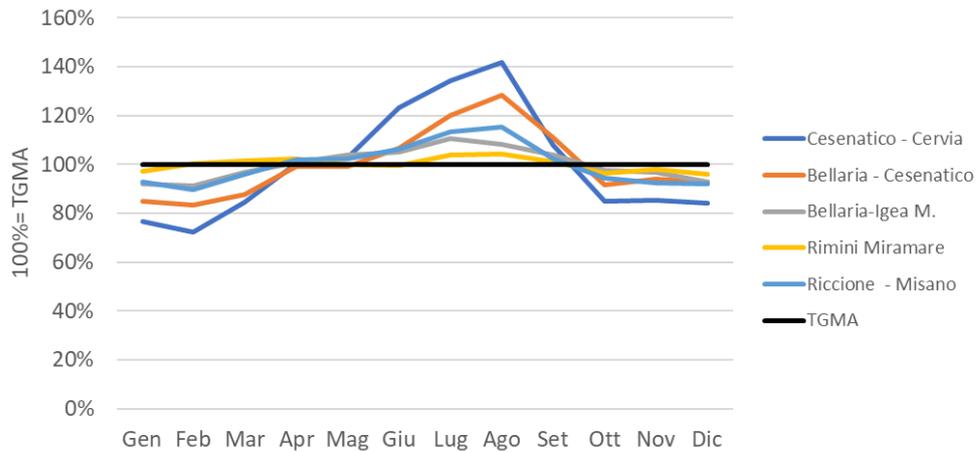
Fonte: elaborazione di dati ANAS/MTS

I dati di traffico leggero mostrano chiaramente la spiccata vocazione turistica della costa romagnola, marcatamente segnata da fluttuazioni stagionali. Nella stagione estiva, il traffico leggero delle tratte extraurbane della SS16 mostra incrementi pari al 10%-40% rispetto al traffico medio annuo.

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria – Rimini – Riccione – Misano

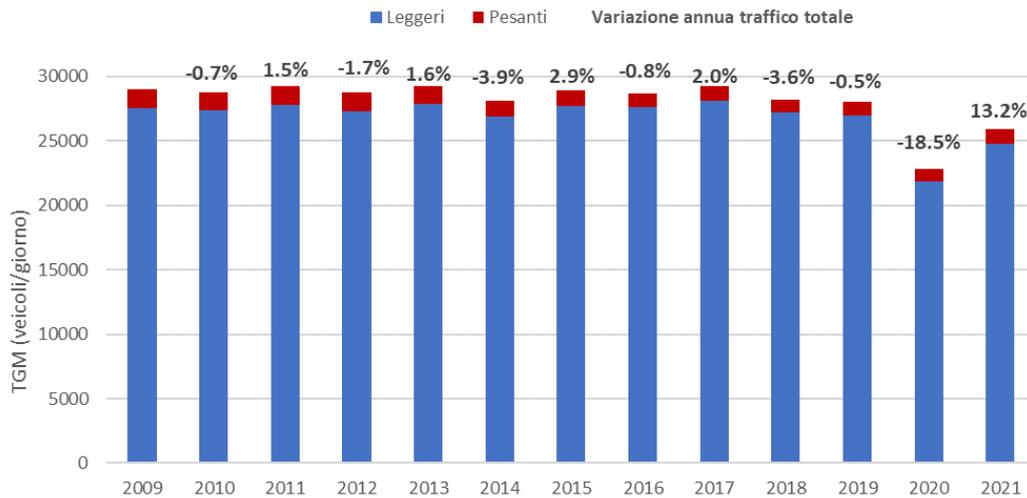
Figura: Stagionalità del traffico leggero lungo la SS16 registrato nel 2019



Fonte: elaborazione di dati MTS. Nota: variazioni del traffico del giorno medio mensile rispetto al TGMA

Analizzando i dati di traffico degli ultimi dieci anni, è evidente un trend sostanzialmente stazionario (il tasso annuale di crescita composto tra il 2009 e il 2019 è pari a -0.3%).

Figura: Traffico del giorno medio annuo 2009-19 lungo la SS16 tra Bellaria e Igea Marina



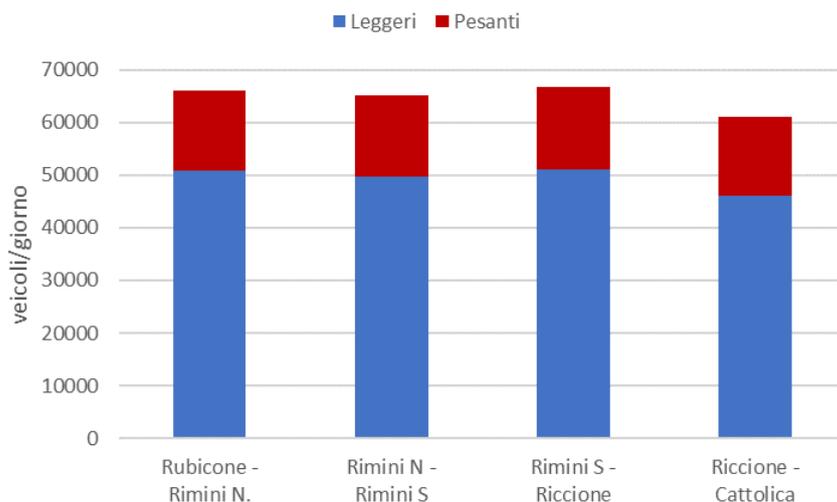
Fonte: elaborazione di dati MTS.

L'impatto del lockdown e delle restrizioni alla mobilità dovute all'emergenza Covid-19 ha comportato un crollo del traffico nel 2020 pari al 19% rispetto al 2019. Nel 2021 il traffico ha mostrato una crescita annua notevole rispetto al 2020, rimandando tuttavia inferiore dell'8% ai flussi del 2019.

2.2 Domanda di mobilità della A14

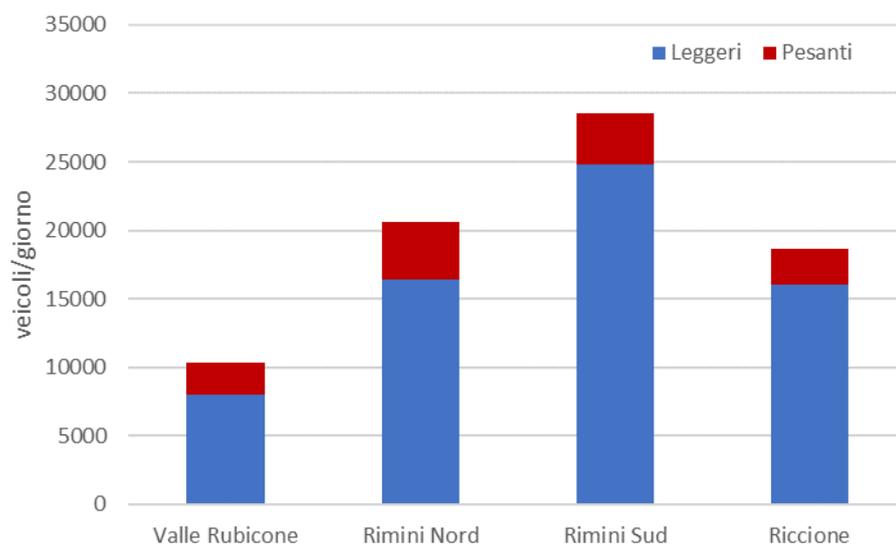
L'autostrada A14 rappresenta la principale direttrice del traffico di lunga percorrenza e attraversamento. Tra Rimini Nord e Rimini Sud ha registrato un traffico giornaliero medio pari a 65.200 veicoli/giorno di cui 31% veicoli pesanti. Il casello principale è Rimini Sud che registra movimenti di entrata e uscita corrispondenti ad un TGMA pari a 28.600 veicoli/giorno.

Figura: Traffico del giorno medio annuo 2019 lungo la A14



Fonte: elaborazione di dati ASPI

Figura: Traffico del giorno medio annuo 2019 ai caselli A14



Fonte: elaborazione di dati ASPI

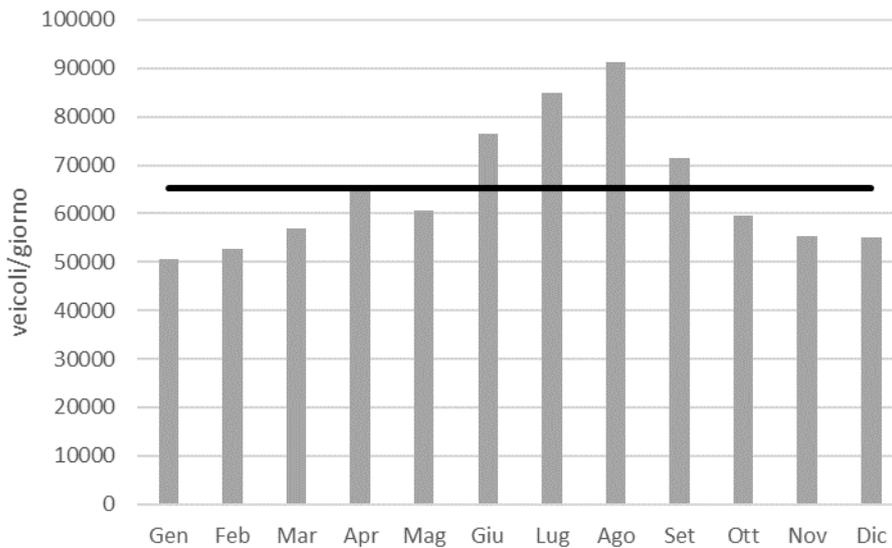
L'effetto della stagionalità della A14 è molto rilevante in ragione della funzione di connessione ed elemento di distribuzione nord – sud, che l'autostrada stessa riveste, per l'intera costa

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria – Rimini – Riccione – Misano

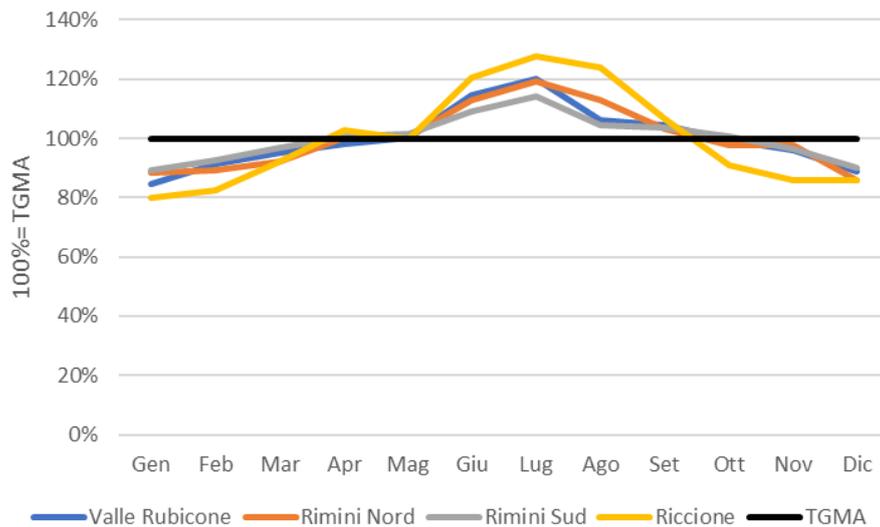
Adriatica e Ionica del Paese. Nei mesi di giugno, luglio e agosto si registrano incrementi dei flussi di traffico delle tratte rispetto alle medie annuali pari a +18% per il mese di giugno, sul +30% per il mese di luglio e sul +40% per il mese di agosto e +10% nel mese di settembre. Ai caselli il traffico estivo è superiore alla media annua (+14%-28% a luglio).

Figura: Traffico mensile 2019 lungo la tratta A14 Rimini Nord – Rimini Sud



Fonte: elaborazione di dati ASPI

Figura: Stagionalità del traffico ai caselli A14 nell'area di studio



Fonte: elaborazione di dati ASPI

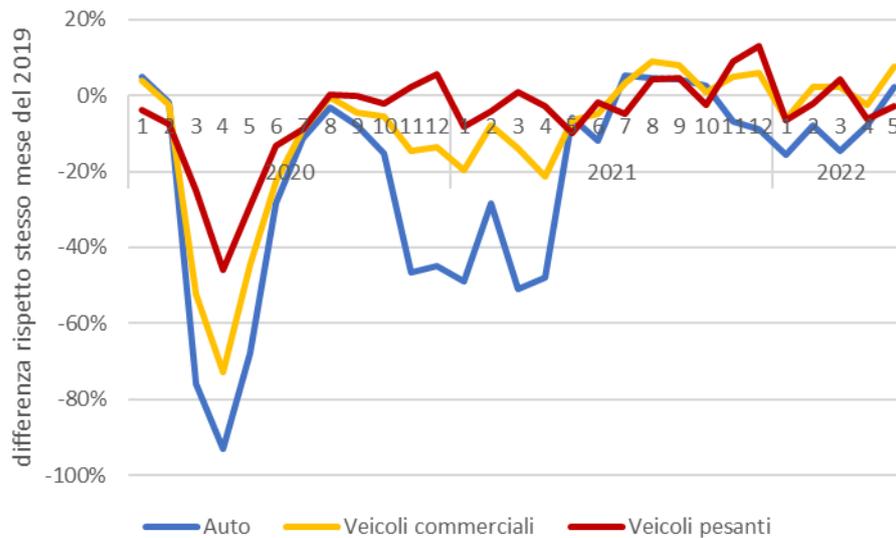
L'analisi dei flussi di traffico mensili, registrati nel periodo 2020-22 rispetto ai flussi 2019, mostra chiaramente l'impatto dovuto ai lockdown e alle restrizioni dovute all'emergenza Covid-19. Nel

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria – Rimini – Riccione – Misano

grafico seguente sono visibili i repentini cali di traffico nei periodi di Marzo-Aprile 2020 e Novembre 2020-Febbraio 2021. I dati mostrano che il traffico dei veicoli leggeri ha recuperato i flussi 2019 soltanto nell'estate 2021 ed è tornato a calare all'inizio del 2022 per la nuova ondata di contagi. Il traffico pesante, invece, è tornato ai livelli pre-Covid alla fine del 2020, anche per effetto dell'incremento delle spedizioni e del commercio elettronico che si è verificato in tutta Europa.

Figura: Impatto del Covid-19 lungo la tratta A14 Rimini Nord – Rimini Sud



Fonte: elaborazione di dati ASPI. Nota: variazione tra il traffico mensile degli anni 2020-2022 e il traffico dello stesso mese nel 2019.

3 Metodologia dello studio trasportistico

Le valutazioni trasportistiche a supporto del progetto della Variante della SS16 Adriatica sono state condotte utilizzando un modello di previsione dei flussi di traffico sviluppato con il software PTV Visum.

L'area di studio comprende l'intero territorio servito dal Corridoio Adriatico nella Provincia di Rimini.

Le valutazioni di traffico condotte sono state effettuate a partire dallo Scenario attuale, che rappresenta la mobilità dello scenario Pre-Covid dell'anno 2019. Il modello fa riferimento all'ora di punta del giorno ferialo medio del periodo neutro (mese di Aprile/Ottobre), mese in cui i livelli di traffico dell'area di studio sono in linea col traffico del giorno medio annuo.

3.1 Offerta di trasporto stradale

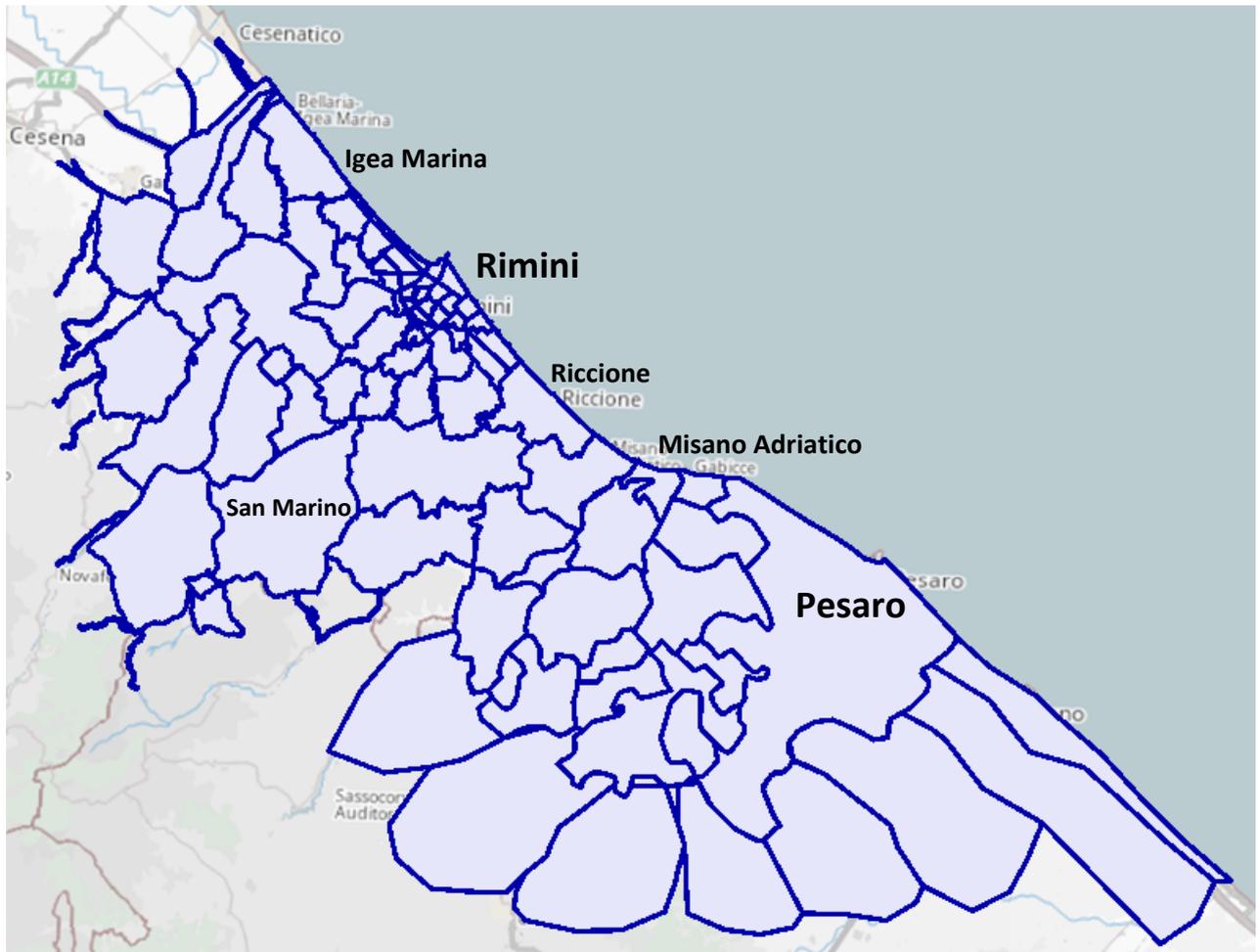
Il grafo della rete stradale è stato descritto e codificato specificando le caratteristiche geometriche e funzionali degli archi. Il grafo, rappresentativo della rete stradale nell'area di studio, è costituito complessivamente da circa 5.000 nodi rappresentativi di intersezioni e circa 14.000 archi rappresentativi di tratti omogenei delle infrastrutture stradali.

Figura: Rete stradale dello stato attuale



La zonizzazione consiste nella suddivisione dell'area di studio in zone omogenee di traffico e nell'attribuzione della mobilità di ciascuna zona al rispettivo punto rappresentativo detto centroide. L'area di studio è stata suddivisa in 93 zone di traffico, di cui 41 zone interne al Comune di Rimini, 29 interne alla Provincia di Rimini e Pesaro-Urbino e 23 zone cordonali esterne.

Figura: Zonizzazione dell'area di studio implementata nel modello di simulazione



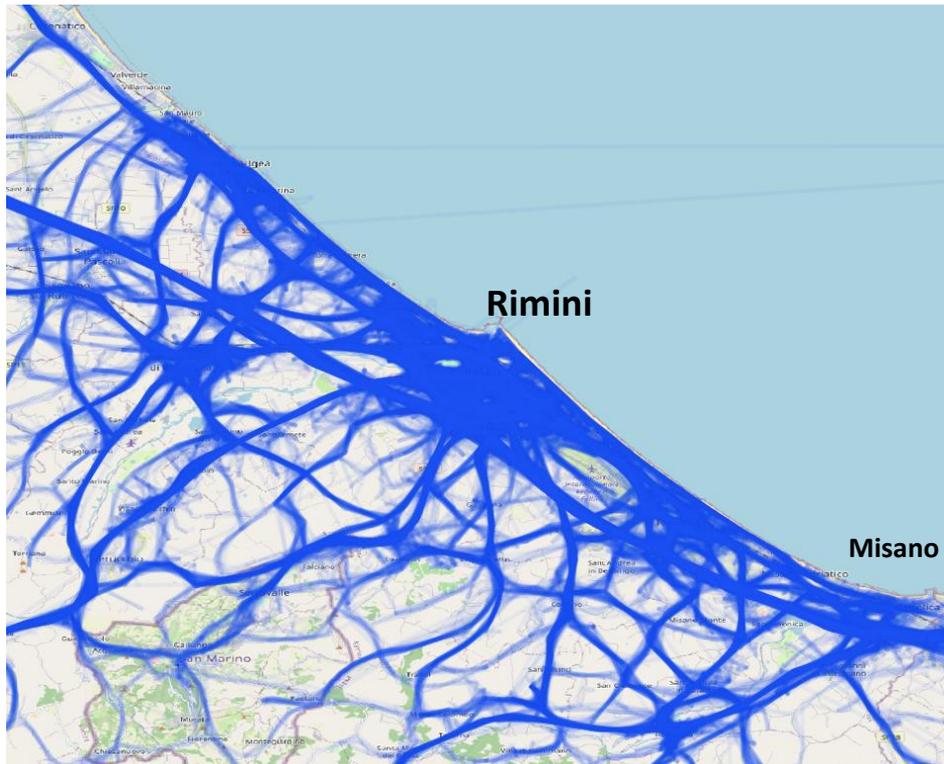
3.2 Matrici di domanda

Per la costruzione delle matrici sono stati utilizzati dati di tipo Floating Car Data (FCD). I dati FCD sono rilevati grazie ad un apparecchio posizionato all'interno del veicolo che ne restituisce periodicamente la posizione e le condizioni di moto. Questo rilievo permette di ottenere informazioni dettagliate associate alla tipologia del singolo veicolo e riguardanti le origini-destinazioni dei viaggi ed i percorsi scelti.

I dati FCD a nostra disposizione si riferiscono esclusivamente ai veicoli leggeri e pesanti rilevati nel mese di Ottobre 2019.

Dopo un generale controllo, è stata eseguita una opportuna cernita dei dati, in modo da selezionare esclusivamente i viaggi aventi punti di origine, destinazione o attraversamento della rete stradale all'interno dell'area di studio nell'arco temporale orario 7:00 – 8:00 dei giorni feriali.

Figura: Tracce degli spostamenti considerati



Per le analisi relative ai livelli di servizio, il traffico dei veicoli pesanti è stato considerato in veicoli equivalenti (coefficiente di equivalenza 2), così da considerarne correttamente le dimensioni e l'ingombro.

Le matrici ottenute da questi dati sono state calibrate in base ai conteggi di traffico rilevati presso diverse sezioni situate nell'area di studio. Le fonti dei conteggi sono le seguenti:

- Rilievi permanenti effettuati da ANAS sulle strade statali dell'area di studio;
- Rilievi permanenti effettuati dalla Regione Emilia Romagna nell'area della Provincia di Rimini;
- Traffico rilevato da ASPI lungo le tratte e ai caselli dell'A14.

Figura: Conteggi utilizzati nell'area progetto

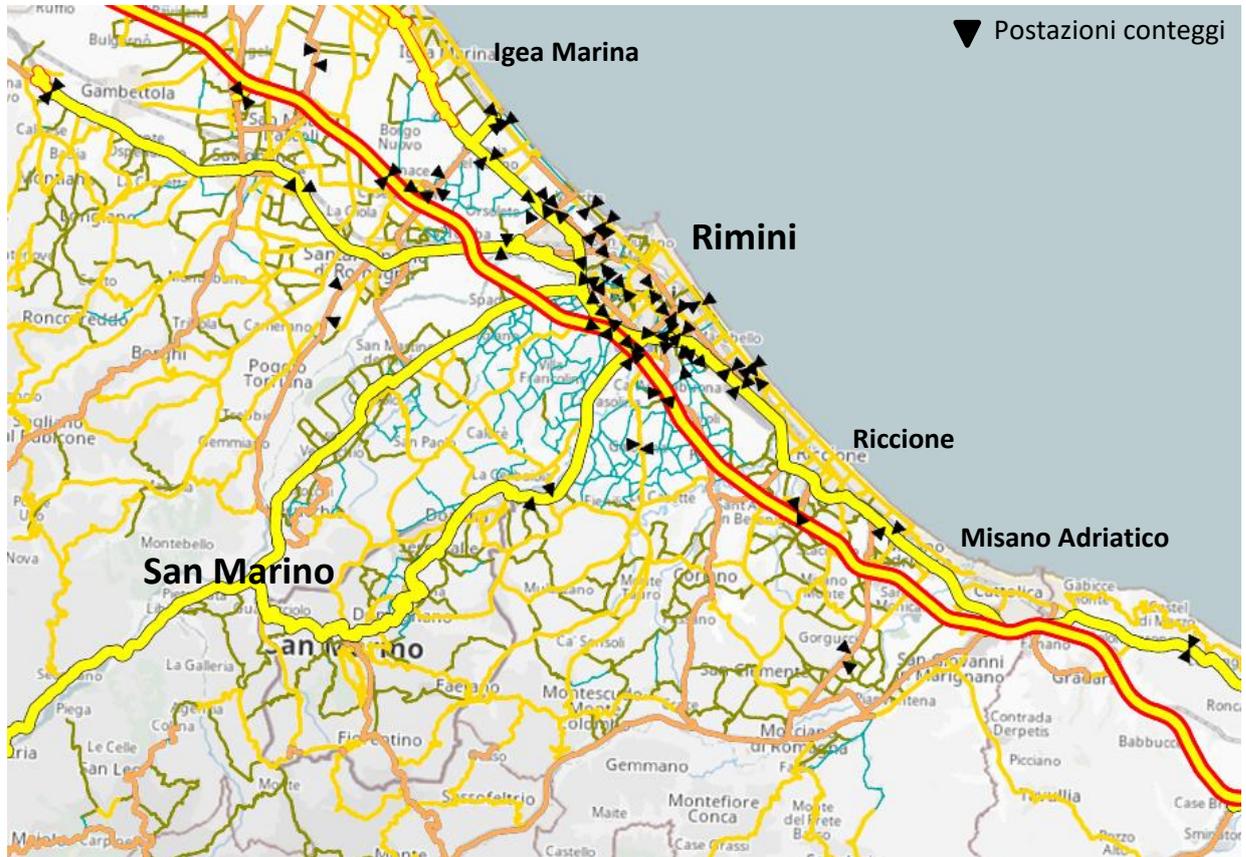
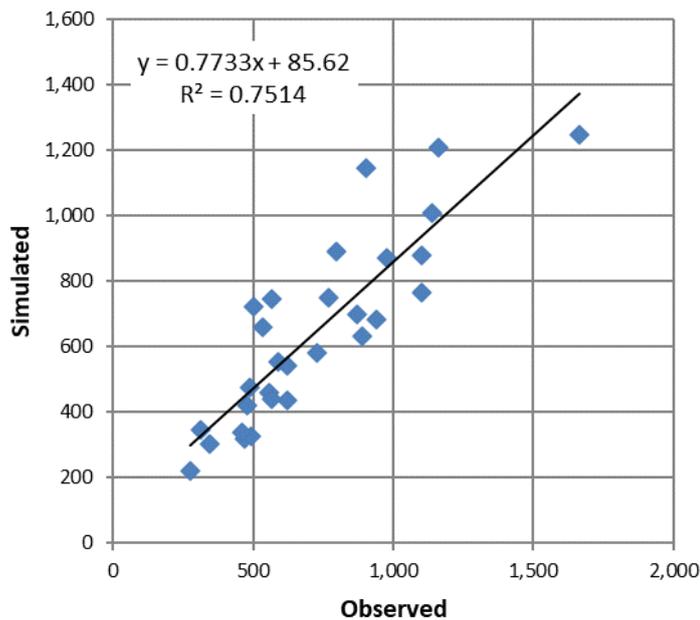


Figura: Confronto flussi osservati e simulati



| GEH | % conteggi |
|-----|------------|
| <8 | 76% |
| <5 | 45% |
| <10 | 93% |

3.3 Procedura di assegnazione

La procedura di assegnazione utilizzata per la calibrazione del modello di rete e per le analisi degli scenari futuri è l'assegnazione all'equilibrio multiclasse che consente di assegnare simultaneamente più matrici a diverse porzioni di rete tenendo quindi in considerazione più tipologie di utenti o veicoli.

La tecnica di assegnazione utilizzata è all'Equilibrio Stocastico dell'Utente (SUE), in modo da tenere conto dei vincoli di capacità degli archi appartenenti alla rete in funzione delle caratteristiche funzionali e geometriche degli stessi. Il caricamento della rete viene simulato come attribuzione di quote omogenee di domanda agli archi del grafo stradale, in base ai percorsi utilizzati per recarsi dalle origini alle destinazioni degli spostamenti. La simulazione della scelta dei percorsi, secondo i criteri della teoria dell'utilità casuale, consiste nella minimizzazione del costo generalizzato del trasporto percepito dal viaggiatore nell'effettuare lo spostamento a fronte dei limiti relativi sia alla sua percezione dello stato della rete stradale che alla conoscenza e discretizzazione del suo comportamento.

I parametri utilizzati per il calcolo del costo generalizzato del trasporto sono il costo operativo del trasporto (0,12 euro/km per i veicoli leggeri e 0,72 euro/km per i veicoli pesanti), il valore monetario del tempo di viaggio (VOT - 14 euro/ora per i veicoli leggeri e 28 euro/ora per i veicoli pesanti) ed il costo del pedaggio, presente unicamente lungo l'autostrada A14.

Ad ogni arco corrisponde una legge di deflusso; nel modello è utilizzata una funzione sperimentale del tipo BPR, la cui espressione generale è:

$$t^{BPR}(q) = t_0 \left[1 + \alpha \cdot \left(\frac{q}{n \cdot C} \right)^\beta \right]$$

in cui il tempo di percorrenza di un tratto unitario dell'arco ad un dato livello di flusso è espresso come funzione del tempo di percorrenza dell'arco a flusso nullo t_0 per un fattore maggiore dell'unità che dipende dal flusso q , dalla capacità nC dell'arco stesso (in cui n rappresenta il numero di corsie e C la capacità di una corsia) e da due parametri α e β che derivano da calibrazione.

4 Previsioni di traffico della Variante

Le valutazioni di traffico condotte sono state effettuate predisponendo due scenari:

- Scenario programmatico, determinato dalla distribuzione della domanda attesa sulla rete di trasporto attuale potenziata dalla realizzazione degli interventi stradali ed autostradali ascrivibili al Quadro di Riferimento Programmatico locale;
- Scenario progettuale, che, in aggiunta agli interventi del quadro programmatico, considera anche la realizzazione della Variante della SS16 Adriatica.

Gli scenari Programmatico e Progettuale sono stati valutati considerando l'orizzonte previsionale di analisi all'anno 2027.

4.1 Evoluzione della domanda di mobilità

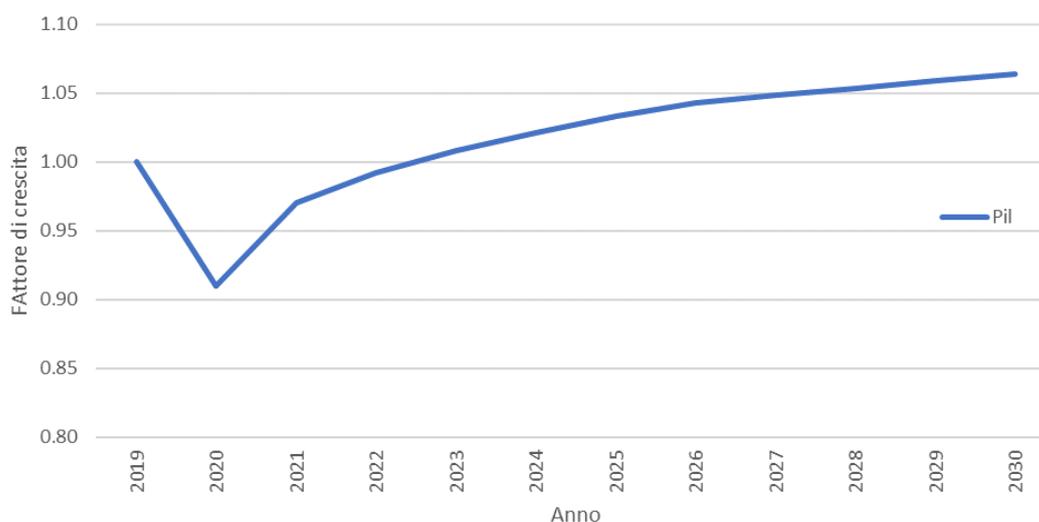
Per quanto riguarda l'evoluzione della domanda di mobilità, si è assunta, sia per i veicoli leggeri sia per i pesanti, una curva direttamente proporzionale alla crescita prevista dal PIL dell'Italia sino al 2030. Le previsioni macroeconomiche sono desunte dalle pubblicazioni più recenti pubblicate dal Fondo Monetario Internazionale ad Aprile 2022.

Le curve di crescita del PIL e della domanda di traffico sono riportate nella figura e nella tabella seguenti. Si precisa che tale tasso di crescita è applicato in modo uniforme alle matrici O/D.

Tabella: Previsioni del PIL italiano del Fondo Monetario Internazionale (Aprile 2022)

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027-30 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|---------|
| PIL Storico | 1.7% | 0.9% | 0.5% | - | 6.6% | | | | | | |
| Previsioni | | | | | | 2.3% | 1.7% | 1.3% | 1.2% | 1.0% | 0.5% |

Figura: Crescita indicizzata al 2019 del traffico veicolare



Per la definizione dello scenario 2030, le matrici sono state valutate considerando il tasso di

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria – Rimini – Riccione – Misano

incremento medio annuo pari a 0.6% per il traffico tra il 2019 e il 2030, che corrisponde al tasso annuo di 0.9% tra il 2022 e il 2030.

4.2 Quadro programmatico

L'intervento di realizzazione della Variante alla SS16 Adriatica è stato analizzato contestualizzando il tracciato di progetto nell'ambito dell'evoluzione programmatica prevista dagli Strumenti di Programmazione su scala locale per il sistema stradale ed autostradale afferente al territorio provinciale riminese.

Nel PUMS di Rimini sono citati i seguenti interventi di realizzazione delle seguenti rotonde:

- Rotatoria tra la SS16 e SS72;
- Rotatoria tra la SS16 e la SP 41 Montescudo.

Figura: Diagramma di flusso nello Scenario Programmatico



Nota: Flussi veicolari nell'ora di punta del mattino del giorno feriale – Periodo neutro

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria – Rimini – Riccione – Misano

4.3 Previsioni di traffico

Le analisi trasportistiche condotte mediante le simulazioni di traffico evidenziano per la Variante di progetto della SS16 Adriatica significativi volumi di domanda attesa.

Il traffico previsto si attesta, quale valore medio sull'intero itinerario di progetto, su 37.000 veicoli totali giornalieri nel giorno medio annuo (3% traffico pesante).

La distribuzione della domanda di mobilità presenta maggiori volumi di traffico giornaliero in corrispondenza dei tratti compresi tra gli svincoli denominati SS9 Via Emilia e Villaggio Argentina, fungendo da vera e propria complanare alla A14, assorbendo quota rilevante delle relazioni di scambio del bacino territoriale riminese.

Tabella: Traffico previsto nel 2030 sulla Variante alla SS16

| (veicoli/giorno) | Traffico del Giorno Medio Annuo (TGMA) | | | |
|---------------------------------|--|--------------|---------------|-----------|
| | Leggeri | Pesanti | Totali | % Pesanti |
| SS16 Igea Marina-Rimini N. | 11.190 | 910 | 12.100 | 8% |
| Rimini Nord-SS9 Via Emilia | 32.020 | 2.120 | 34.140 | 6% |
| SS9 Via Emilia-Marecchiese | 45.250 | 2.720 | 47.970 | 6% |
| Marecchiese-Rimini S. | 43.310 | 1.660 | 44.960 | 4% |
| Rimini S.- Rimini Miramare | 40.230 | 860 | 41.090 | 2% |
| Rimini Miramare-Riccione | 44.810 | 700 | 45.520 | 2% |
| Riccione-Villaggio Argentina | 43.200 | 690 | 43.890 | 2% |
| Villaggio Argentina-Misano Aut. | 33.420 | 470 | 33.880 | 1% |
| Misano Aut.-Misano/Cattolica | 27.070 | 470 | 27.540 | 2% |
| TGMA | 37.120 | 1.130 | 38.250 | 3% |

Nota: Traffico del periodo neutro

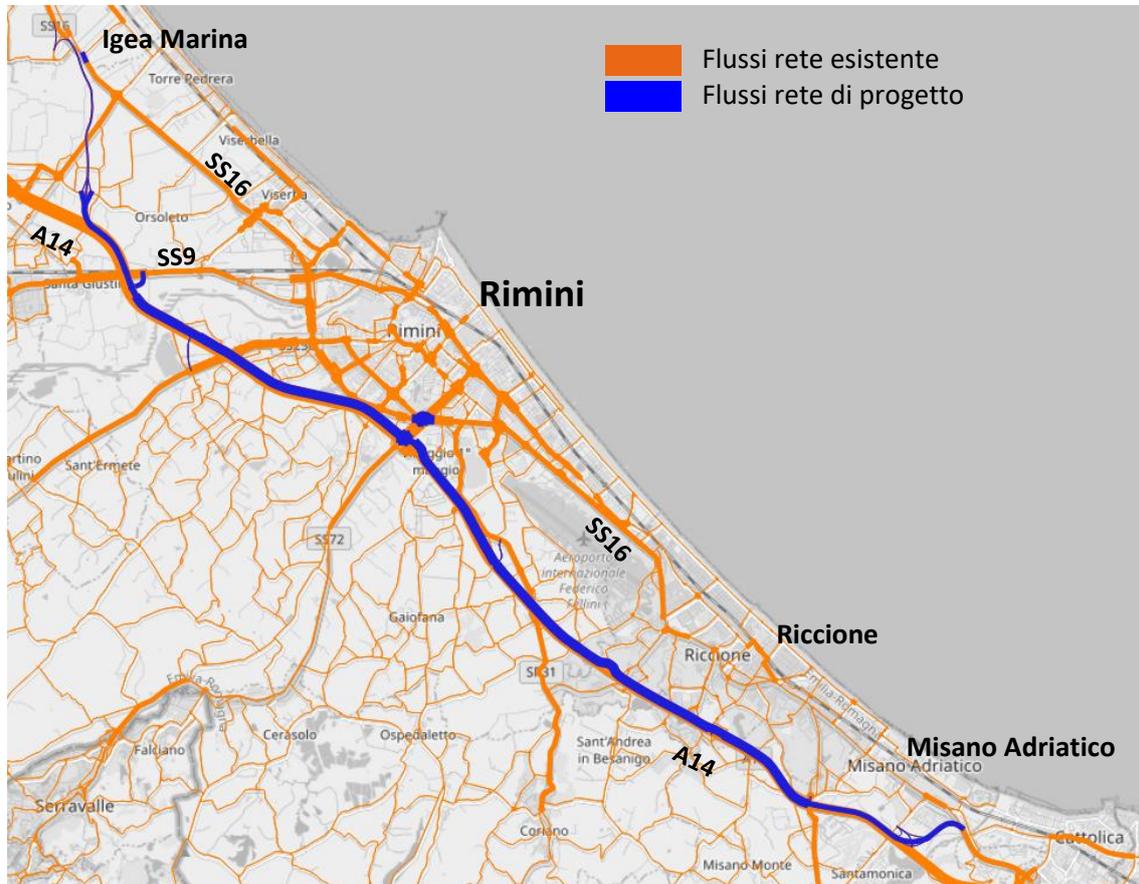
| Sezione | Traffico diurno (6:00-20:00) | | | Traffico notturno (20:00-6:00) | | |
|---------------------------------|------------------------------|--------------|---------------|--------------------------------|------------|--------------|
| | Leggeri | Pesanti | Totali | Leggeri | Pesanti | Totali |
| SS16 Igea Marina-Rimini N. | 9.050 | 800 | 9.850 | 2.140 | 110 | 2.250 |
| Rimini Nord-SS9 Via Emilia | 25.900 | 1.860 | 27.760 | 6.120 | 260 | 6.380 |
| SS9 Via Emilia-Marecchiese | 36.600 | 2.390 | 38.990 | 8.650 | 330 | 8.980 |
| Marecchiese-Rimini S. | 35.030 | 1.450 | 36.480 | 8.280 | 200 | 8.480 |
| Rimini S.- Rimini Miramare | 32.540 | 750 | 33.290 | 7.690 | 100 | 7.800 |
| Rimini Miramare-Riccione | 36.250 | 620 | 36.860 | 8.570 | 90 | 8.650 |
| Riccione-Villaggio Argentina | 34.940 | 610 | 35.550 | 8.260 | 80 | 8.340 |
| Villaggio Argentina-Misano Aut. | 27.030 | 410 | 27.440 | 6.390 | 60 | 6.450 |
| Misano Aut.-Misano/Cattolica | 21.900 | 410 | 22.310 | 5.180 | 60 | 5.230 |
| TGMA | 30.020 | 1.000 | 31.020 | 7.100 | 140 | 7.230 |

Nota: Traffico del periodo neutro

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria – Rimini – Riccione – Misano

Figura: Diagramma di flusso nello Scenario Progettuale – Zoom area di progetto



Nota: Flussi veicolari nell'ora di punta del mattino del giorno ferialo – Periodo neutro

Risulta significativo il ruolo che la Variante di progetto della SS16 Adriatica riveste nel decongestionamento dell'itinerario attuale della SS16: si attende che nel giorno medio annuo la Variante riduca il traffico mediamente del 20% nella tratta tra Via Tolemaide e Via Circonvallazione Ovest, del 30% nel tratto compreso tra Via Circonvallazione Ovest e la SS72 e del 20% a Sud di Rimini.

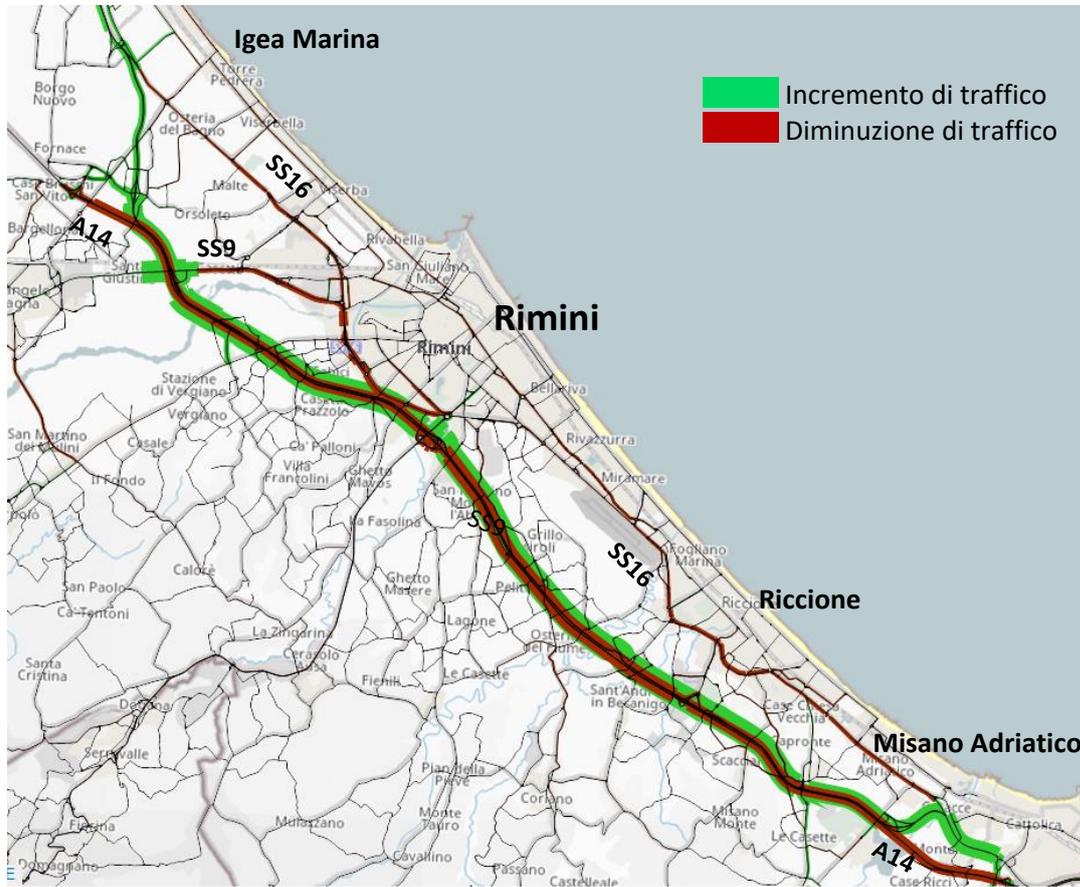
La riduzione del traffico nello scenario di progetto risulta significativa anche sulla A14, in particolare nella tratta tra Rimini Nord e Rimini Sud dove si attende un calo di veicoli totali giornalieri corrispondente al 25% del traffico del giorno medio annuo.

Infine, sulla SS9 Via Emilia è atteso un aumento dei flussi nello scenario progettuale in corrispondenza del nuovo svincolo, ed una diminuzione lungo la sezione radiale in ingresso a Rimini.

VARIANTE ALLA S.S. 16 ADRIATICA

Bellaria – Rimini – Riccione – Misano

Figura: Differenza dei flussi di traffico tra Scenario Progettuale e Programmatico



Nota: Flussi veicolari nell'ora di punta del mattino del giorno feriale – Periodo neutro